

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Dr. Michael Efler und Franziska Leschewitz (LINKE)

vom 5. Februar 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. Februar 2026)

zum Thema:

Schwund des Kopfsteinpflasters II

und **Antwort** vom 23. Februar 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. Februar 2026)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Dr. Michael Efler (LINKE) und
Frau Abgeordnete Franziska Leschewitz (LINKE)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/25152
vom 05.02.2026
über Schwund des Kopfsteinpflasters II

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft (zum Teil) Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher die Berliner Bezirke, das Landesdenkmalamt, die Berliner Regenwasseragentur sowie die GB infraVelo GmbH um Stellungnahmen gebeten. Sie werden in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Wie erklärt sich der Widerspruch, dass diverse Bezirksämter in Antwort 1 in Drucksache 19/23432 angeben, keine Aufzeichnungen zu führen, die Senatsverwaltung aber über eine Gesamtstatistik verfügt und das Bezirksamt Lichtenberg auch jährliche Meldungen bezüglich der Gesamtfläche an die Senatsverwaltung erwähnt? Erstellen die Bezirksämter Pankow, Marzahn-Hellersdorf, Friedrichshain-Kreuzberg, Reinickendorf, Tempelhof-Schöneberg und Treptow-Köpenick der Senatsverwaltung keine Meldung

Antwort zu 1:

Hierzu teilt das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg mit:

„Aufgrund der hohen Arbeitsbelastung und Fluktuation der personellen Ressourcen im Bereich Unterhaltung ist es nicht möglich, die Daten kontinuierlich zu sammeln und in das EMS-Programm einzutragen, aus dem die Senatsverwaltung ihre Daten bezieht. Es wurde jedoch 2023 in einer Gemeinschaftsaktion mit Unterhaltungskräften und externen Kräften aus der Senatsverwaltung eine Datenbasis angelegt. Bei ausreichend personellen Ressourcen kann

auch wieder eine kontinuierliche Einpflegung in das System erfolgen. Bis dahin haben die Kernaufgaben der Unterhaltung, die Sicherung der Verkehrssicherheit, Vorrang.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Treptow-Köpenick mit:

„Das Straßen- und Grünflächenamt (SGA) Treptow-Köpenick meldet der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt jährlich die Veränderung der Flächen im Vergleich zum jeweiligen Vorjahr. Erfasst werden sämtliche Flächen im öffentlichen Straßenland. Dazu zählen unter anderem Grünstreifen, wassergebundene Wegedecken, Betonstraßen, Verbundsteinpflaster, Gehwegplatten sowie Mosaikpflaster. Eine gesonderte maßnahmenscharfe Erfassung von mit Asphalt überbauten oder durch Asphalt ersetzten Kopfsteinpflasterstraßen erfolgt nicht.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Reinickendorf mit:

„Eine eigene fortlaufende Statistik im Sinne der Fragestellung wird vom bezirklichen Straßen- und Grünflächenamt nicht geführt. Etwaige Änderungen der Straßenoberfläche werden der Senatsverwaltung jährlich übermittelt.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Pankow mit:

„Durch die SenMVKU wird jeder Bezirk aufgefordert, jährlich eine Flächenstatistik, also die Ermittlung der Gesamtstraßenfläche in der Unterhaltungslast der SGÄ, abzugeben. Dieser Forderung kam der Bezirk Pankow bisher immer nach und wird dies auch weiterhin tun. Dabei geht es hauptsächlich um Flächen, welche durch einen Befestigungswechsel erstmalig regulär (in Anlehnung an die aktuellen AVen zum Berliner Straßengesetz) hergestellt und somit qualitativ aufgewertet wurden, z. Bsp. eine bislang unbefestigte nur mit Schotter versehene Straße wird durch den Einbau einer Asphaltdecke baulich verbessert. Infolgedessen, dass aus Sicht des SGA Pankow, die Frage auch ein wenig darauf abzielt, ob auch Straßen mit Pflaster gegen Asphalt ausgetauscht werden, womit eine Versiegelung einhergehen würde, ist dies konsequent zu verneinen. Maßnahmen in der Straßenunterhaltung erreichen i. d. R. in der Hinsicht keinen nennenswerten Umfang/Größenordnung - sowohl in finanzieller als auch dimensionaler Hinsicht.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf mit:

„Seitens der Bezirksämter, wie auch seitens des Bezirksamtes Marzahn-Hellersdorf, wird jährlich an die Senatsverwaltung die Gesamtfläche des öffentlichen Straßenlandes gemeldet.

Dabei wird unterschieden nach der Art der Befestigung (Asphalt, Beton, Pflaster, unbefestigt). Eine Unterscheidung hinsichtlich der Pflasterarten, z.B. Betonpflaster, Natursteinpflaster, Großpflaster, Kleinpflaster, usw., erfolgt hingegen nicht. Darüber werden hier keine Aufzeichnungen geführt, da sie für die dienstlichen Zwecke nicht benötigt werden.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg mit:

„Das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg meldet jährlich die Flächenstatistik an die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt. Darin enthalten sind auch die Kopfsteinpflasterflächen. Eine Statistik zu konkreten Maßnahmen mit den genauen Straßenabschnitten und der jeweiligen Beteiligung der Bodenschutz-, Wasserschutz- und Denkmalschutzbehörde, wie in der Drucksache 19/23432 angefragt, wird nicht geführt.“

Frage 2:

Wir bitten um Beantwortung der Schriftlichen Anfrage (Drucksache 19/23432 „Schwund des Kopfsteinpflasters“) auch durch das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf und durch das Bezirksamt Spandau! Aus welchem Grund wurde der 2025 erfolgte Austausch von Kopfsteinpflaster durch Asphalt in der Rönnestraße in Charlottenburg in der Antwort 1 in Drucksache 19/23 432 nicht erwähnt?

Antwort zu 2:

Hierzu teilt das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf mit:

„Eine separate Statistik im Sinne der Fragestellung wird im Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf nicht geführt. Im Übrigen kann eine genaue Bezifferung der asphaltierten Gesamtfläche nicht erfolgen, da auch im Zuge von Instandsetzungsarbeiten Pflasterflächen im Fahrbahnbereich in Asphaltbauweise ausgeführt wurden. Das Bezirksamt geht davon aus, dass es sich seit 2015 insgesamt um rund 2.000 m² asphaltierte Fläche handelt. In der Rönnestraße wurden 1.135 m² Großpflaster durch Asphalt ausgetauscht (bereits in den 2.000 m² inkludiert). Weitere Vorhaben - mit Ausnahme der Fortführung des Vorhabens in der Rönnestraße - sind derzeit nicht geplant.“

Hinsichtlich der Beantwortung auf Frage 2 der Anfrage mit Drucksache 19/23432 „Schwund des Kopfsteinpflasters“ wird auf die entsprechende Beantwortung der zuständigen GB infraVelo GmbH verwiesen. Bezüglich der Frage 5 der Anfrage mit Drucksache 19/23432 „Schwund des Kopfsteinpflasters“ wird auf die entsprechende Beantwortung des Landesdenkmalamtes verwiesen. Zur Frage 6 der Anfrage mit Drucksache 19/23432 „Schwund des Kopfsteinpflasters“ wird seitens des Bezirksamtes mitgeteilt, dass derartige Maßnahmen im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf bislang nicht umgesetzt wurden.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Spandau mit:

„Zu der AGH-Anfrage S19-23432 nimmt das BA-Spandau Stand 07/2025 wie folgt Stellung:

Antwort zu Frage 1 der Drucksache S19-23432:

In der Feldstraße, in 13585 Berlin Spandau, Höhe Hausnummer 35 wurde im Jahr 2024 circa 2.500 qm² Großsteinpflasterflächen durch Asphalt ersetzt. Behörden wurden mangels Betroffenheit nicht beteiligt.

Antwort zu Frage 2 der Drucksache S19-23432:

Die Radschnellverbindung 5 (RSV Route-West) wird über die Heerstraße geführt, die Radschnellverbindung 7 wird entlang der Freiheit und die Radschnellverbindung 8 an der Nonnendammallee/Falkenseer Chaussee geführt. Zusätzlich gibt es noch die Radschnellverbindung 2, die an der Insel Gartenfeld vorbeiführt und Richtung Wasserstadt führt.

Lediglich die RSV 5 (Route-West) hat die Leistungsphase 3 (Entwurfsplanung) erreicht.

Es wurden keine Veränderungen an Kopfsteinpflasterflächen hervorgerufen.

Die bei der GB infraVelo GmbH im Auftrag der SenMVKU in Planung befindlichen Radschnellverbindungen wurden im Zuge einer Neubewertung zur Finanzierung von Radverkehrsprojekten vorerst durch den Senat gestoppt. Dem Bezirk sind bisher keine Planungen bekannt, die Veränderungen an Großsteinpflasterungen durch den Bau von Radschnellwegen nach sich ziehen würden.

Antwort zu Frage 6 der Drucksache S19-23432:

Ein Austausch oder eine Glättung ist im Bezirk Spandau bisher nicht erfolgt.

Die Erläuterung zu Antwort 2 ist tabellarisch nicht darstellbar, daher die Unterteilung.

Maßnahme Straße	Jahr	Ersetzt/überbaut (e/ü)	Fläche (m²)	Beteiligt		
Großsteinpflaster wurde durch Asphalt ersetzt Feldstraße (13585 Berlin, Höhe Hnr: 35	2024	Asphaltdecke	2.500 qm²	Bodenschutz -	Wasserschutz -	Denkmalschutz“ -
RSVs	-	-	-	-	-	-

Frage 3:

Der geplante Austausch von Kopfsteinpflaster durch Asphalt in der Swinemünder Straße zwischen Gleimstraße und Swinemünder Brücke (Brunnenviertel/ Bezirk Mitte) wurde in Antwort 1 in Drucksache 19/23432 nicht erwähnt. Erwägt das Bezirksamt hier im Rahmen des laufenden ISEK-Verfahrens Brunnenstraße Nord einen Umstieg auf die partielle Glättung?

Antwort zu 3:

Hierzu teilt das Bezirksamt Mitte mit:

„Nein, eine Glättung des Großsteinpflasters in der Swinemünder Straße wird nicht erwogen, da dies aufgrund der Unebenheit des Pflasters keine Option ist.“

Frage 4:

Soweit das Denkmalamt beim Austausch von Kopfsteinpflaster durch Asphalt beteiligt wurde: Aus welchen Beweggründen und unter welchen Bedingungen hat das Denkmalamt jeweils dem Austausch zugestimmt? Warum wurde nicht verlangt, das Pflaster stattdessen zu glätten?

Antwort zu 4:

Hierzu teilt das Bezirksamt Mitte mit:

„Das Pflaster der Swinemünder Straße ist nicht denkmalgeschützt. Bei anderen Maßnahmen wie der Uferstraße wurde ein Großteil des Großsteinpflasters wieder eingesetzt.“

Frage 5:

Ist unter dem Gesichtspunkt der Ressourcenschonung, der Haushaltsökonomie, des natürlichen Klimaschutzes sowie der Biodiversität und angesichts des erfolgreichen Praxisbeispiels am Priesterweg (Antwort 6 in Drucksache 19/23432) aus Sicht der Senatsverwaltung eine Anpassung des Radverkehrsplans dahingehend angebracht, dass das Kopfsteinpflaster durch Glättung zu erhalten ist (Vorrang gegenüber Asphalt und Ort beton, Umkehr des Regel-Ausnahmeverhältnisses)? Welche Haltung vertreten die Referate für Bodenschutz, Wasserschutz sowie für Biodiversität in der für Umwelt zuständigen Senatsverwaltung hierzu?

Antwort zu 5:

Eine fachliche Bewertung im Sinne der gestellten Fragen ist derzeit noch nicht möglich. Bisher wurden erst wenige Projekte in Berlin umgesetzt, so dass nur punktuelle praktische Erfahrungen vorliegen. Derzeit werden erste erhobene Daten ausgewertet, um wissenschaftlich die Auswirkungen zu untersuchen, die finalen Ergebnisse liegen dazu noch nicht vor. Auf Basis der gesammelten Erkenntnisse aus der Untersuchung soll eine fachliche Bewertung zu dem Thema erfolgen. Darüber hinaus ist vorgesehen, diese Thematik im landesweiten Gremium FahrRat in diesem Jahr zu diskutieren.

Der Prozess der Fortschreibung des Radverkehrsplans (RVP) beginnt in diesem Jahr. Im Zuge der Fortschreibung ist u.a. vorgesehen, auch das Thema „Abschleifen von Kopfsteinpflaster“ im neuen RVP inhaltlich aufzugreifen und eine fachliche Bewertung vorzunehmen. Bisher entspricht diese Maßnahme nicht den gültigen Standards und Qualitätsvorgaben des RVP. Die weiteren in der Frage 7b genannten Verordnungen beziehen sich auf den RVP als oberstes Planwerk für den Radverkehr, dementsprechend werden diese erst im Anschluss an die Fortschreibung angepasst werden.

Aus Sicht der Wasserwirtschaft sind die jeweiligen Abflussbeiwerte gemäß Arbeitsblatt „DWA-A 138-1 Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser – Teil 1: Planung, Bau, Betrieb“ relevant. Diese werden für die Planung und die Berechnung der Auswirkungen auf den Wasserhaushalt herangezogen. Entsprechend diesen Abflussbeiwerten ist in Bezug auf den Wasserhaushalt eine geglättete Pflasterfläche einer Asphaltfläche vorzuziehen, da erstere nicht vollständig versiegelt ist und einen größeren Anteil des Regenwassers für Versickerung und Verdunstung zurückhalten kann.

In der Regel wird Kopfsteinpflaster aufgrund der baulichen Anforderungen von einem Unterbau in Form einer stark verdichteten, humusfreien Tragschicht unterlagert. Natürliche Bodenfunktionen werden darum in der Regel durch einen Verkehrsweg mit Kopfsteinpflaster nicht erfüllt. Humusneubildungsraten in offenen Kopfsteinpflasterfugen sind aus Sicht des Bodenschutzes vergleichsweise vernachlässigbar. Unterhalb des Pflasters findet keine Humusneubildung statt. Vorteilhaft kann jedoch, je nach Anteil an offenen Fugen und Grad der Verdichtung, die begrenzte Versickerungsfähigkeit dieser Belagsform sein, sofern nicht mit Schadstoffeinträgen zu rechnen ist.

Frage 6:

Wird Infravelo nach dem Modell Priesterweg (Radfernweg Berlin-Leipzig) und Hufelandstraße (Fahrradstraße) den Grundsatz des Vorrangs der Pflasterglättung gegenüber Austausch durch Asphalt und Ortbeton in sämtliche seiner Radausbauprojekte im öffentlichen Straßenland übernehmen (Fahrradstraße, Radvorrangroute, Radschnellweg)? Falls nicht: Aus welchen Gründen?

Antwort zu 6:

Hierzu teilt die GB infraVelo GmbH mit:

„Die Wahl über die Verfahrensart treffen wir stets in Abhängigkeit der örtlichen Rahmenbedingungen und Anforderungen sowie einem Preisvergleich zwischen den möglichen Ausführungsvarianten. Bei der Entscheidungsfindung stimmen wir uns mit den Fachabteilungen der Senatsverwaltung und dem jeweiligen Bezirk sowie den weiteren Planungsakteuren ab. Die Schleifarbeiten in der Hufelandstraße werden in einer Begleituntersuchung derzeit fachlich ausgewertet, um belastbare Vergleichs- und Erfahrungswerte für zukünftige Projekte zu gewinnen. Die bereits vorliegenden Zwischenergebnisse sind vielversprechend und zeigen, dass dieses Verfahren eine weitere Alternative zu den üblichen Bauweisen ist. Der Berliner Radverkehrsplan sieht für das Radvorrangnetz Oberflächen aus Asphalt oder Ortbeton vor. Andere Materialien sind nur zulässig, wenn sie eine vergleichbare Qualität für den Radverkehr aufweisen. Für Radschnellverbindungen ist ein hochwertiger, gut berollbare Oberfläche vorgesehen, weshalb Asphalt die bevorzugte Materialart ist.“

Frage 7:

Plant der Senat im Rahmen der Umsetzung der Berliner Bodenschutzkonzeption, des Berliner Entsiegelungsprogramms und/ oder der Berliner Strategie für biologische Vielfalt

- a. eine Aufklärungskampagne über die Vorteile unverfugten Kopfsteinpflasters gegenüber Asphalt/Ortbeton (Kohlenstoff-Speicherung via Humusbildung, vgl. Kosie-Studie im Auftrag der Senatsverwaltung: <https://hu-berlin.de/kosie>, Seite 23 und 25, Regenwasserversickerung, Ressourcenschonung, Biodiversität, Geschwindigkeitsreduzierung, bei Asphalt zusätzlich Feinstaub und Teerdämpfe), gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit den Berliner Wasserbetrieben und der Regenwasseragentur?

- b. eine Überarbeitung ihrer Richtlinien, Empfehlungen, Rundschreiben, Verordnungen (z.B. Rundschreiben über wirtschaftliche Standards im Freianlagenbau, Radverkehrsplan ..)
 - (i) im Hinblick auf den Vorrang der Glättung des Kopfsteinpflasters gegenüber dem Austausch gegen Asphalt bzw.
 - (ii) bei Unvermeidbarkeit, im Hinblick auf den Tausch gegen Asphalt auf Nebenstraßen?

Antwort zu 7:

Siehe auch Antwort zu Frage 5. Der Senat plant derzeit keine der in 7a. und 7b. genannten Maßnahmen umzusetzen. Unter anderem aufgrund der geringen Anzahl an Stichproben zu Kopfsteinpflaster mit offenen Fugen ist die Studie „Kohlenstoff in versiegelten und entsiegelten Böden in Berlin (Kosie)“ der Humboldt-Universität zu Berlin nur begrenzt repräsentativ und nicht ausreichend für pauschale Aussagen zu Humusquantität und -aufwuchs unterhalb dieser Belagsform. Sofern Kopfsteinpflaster von mächtigeren Humusschichten unterlegt ist, handelt es sich in der Regel um natürlich gewachsene Böden, deren Bildung in noch unversiegeltem Zustand erfolgt ist.

Frage 8:

Welche Haltung vertritt die Regenwasseragentur bzw. die Obere Wasserbehörde (Wasserschutzreferat der Senatsverwaltung) zur Aussage des Bezirksamts Mitte, es sei anzuzweifeln, inwiefern Niederschlagswasser zwischen verdichtetem Kopfsteinpflaster signifikant besser versickern könne als bei einer asphaltierten Fläche - in Bezug auf klassisch unfugiges Kopfsteinpflaster?

Antwort zu 8:

Grundsätzlich werden die jeweiligen Abflussbeiwerte gemäß Arbeitsblatt „DWA-A 138-1 Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser - Teil 1: Planung, Bau, Betrieb“ für den Wasserhaushalt herangezogen. Demnach liegt der Abflussbeiwert für Kopfsteinpflaster im Bereich 0,6-0,7 (= 60-70 % des auftreffenden Regenwassers werden in Abfluss umgewandelt), der Abflussbeiwert für Asphalt beträgt 0,9 bis 1. Demnach kann angenommen werden, dass auf Kopfsteinpflaster ein höherer Anteil des auftreffenden Regenwassers versickert bzw. verdunstet als auf einer asphaltierten Fläche. Zur Stellungnahme der Berliner Regenwasseragentur siehe Frage 9.

Frage 9:

Welche Haltung vertritt die Regenwasseragentur bzw. die Obere Wasserbehörde (Wasserschutzreferat der Senatsverwaltung) zu dieser Aussage des Bezirksamts Mitte in Bezug auf klassisch unfugiges Kopfsteinpflaster, insbesondere mit Blick auf die Anreicherung organischen Materials zwischen den Fugen?

Antwort zu 9:

Untersuchungen der TU Berlin – Fachgebiet Bodenkunde belegen, dass Pflasterfugen neben der generellen mechanischen Filterleistung hohe mikrobielle Aktivitäten aufweisen und so organische Schadstoffe im Sickerwasser effektiv zurückhalten können.

Hierzu teilt die Berliner Regenwasseragentur mit:

„Die Versickerungsfähigkeit von Kopfsteinpflasterstraßen hängt stark von der Verlegeart, der Nutzungsintensität und den spezifischen Standortbedingungen ab. Neben dem Straßengefälle kann vor allem die Standzeit mit einhergehender Kolmation (Zusetzen) der Fugen einen großen Einfluss auf die Versickerungsfähigkeit haben. Bei Kopfsteinpflaster in ungebundener Bauweise kann sich der Fugenraum über die Zeit mit Feinmaterial (z.B. Schluff- und Tonpartikel aber auch organischem Material) anreichern, was die Versickerungsfähigkeit negativ beeinflusst. Dennoch ist davon auszugehen, dass ein gewisser Anteil des Niederschlagswassers auf bestehenden Kopfsteinpflasterstraßen versickern und verdunsten kann.“

Frage 10:

Soweit Kopfsteinpflaster durch Asphalt ersetzt wurde/ wird:

- a. Verbleiben die entfernten Pflastersteine im Eigentum des Bezirksamts, so dass sie anderswo im Tausch gegen Asphalt wieder verlegt werden können?
- b. Wird der Abbau von Kopfsteinpflaster z.B. für Schwerlastverkehr/ auf Hauptstraßen ausgeglichen, indem in asphaltierten Nebenstraßen anlässlich von Bautätigkeit (wenn der Asphalt ohnehin aufgerissen werden muss) Kopfsteinpflaster verlegt wird?

Antwort zu 10:

Hierzu teilt das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg mit:

„Diese Frage kann nicht pauschal beantwortet werden. Es wird von Fall zu Fall bei den Baumaßnahmen entschieden. Vor einer Wiederverwendung müssen verschiedene Aspekte geprüft werden, z.B. Güte, Maßhaltigkeit, Schadstoffbelastung. Auch Lagermöglichkeiten (der Fachbereich verfügt nur über geringe Lagerkapazitäten, da es kein eigenes Lager gibt) sind zu berücksichtigen. Zum Wiedereinsatz kommen Pflasterbaustoffe zum Beispiel als Begrenzung für Entsiegelungsmaßnahmen. Es werden jedoch keine asphaltierten Nebenstraßen großflächig durch Pflasterbaustoffe ersetzt.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Treptow-Köpenick mit:

- „a. Nein, da einerseits das anfallende Straßenbaumaterial nach dem Aufbruch überwiegend als entsorgungspflichtig anzusehen ist und andererseits die Lagerplätze des SGA bereits über ausreichende Vorräte an Großsteinpflaster verfügen.
- b. Nein, ein Ersatz von ausgebautem Kopfsteinpflaster auf Hauptstraßen in ansonsten asphaltierten (oder betonierten) Nebenstraßen findet in der Regel nicht statt.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf mit:

„a. Hierbei handelt es sich immer um eine Einzelfallentscheidung, für die dann entsprechende vertragliche Regelungen im Rahmen der Ausschreibung der Baumaßnahme (ausgebautes Pflaster zur Verwendung durch den Auftragnehmer, bzw. Lieferung des Pflasters zum Lagerplatz des Bezirks) aufgenommen werden. Wie jeweils entschieden wird, ist dabei z.B. abhängig von der Art und Qualität des Pflastermaterials oder den Lagerkapazitäten des Bezirks sowie etwaigen bekannten Verwendungsmöglichkeiten für den Wiedereinbau.

b. Im Hinblick auf die erhöhten Lärmemissionen durch Rollgeräusche, einer oftmals schlechteren Griffigkeit und einer Reduzierung des Fahrkomforts insbesondere für Radfahrende wird vom Einbau von Großsteinpflaster als Fahrbahnbefestigung i.d.R. abgesehen. Hinzu kommt, dass der Einbau von Pflaster deutlich höhere Kosten verursacht, als die Herstellung in Asphalt.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Reinickendorf mit:

„Die entfernten Pflastersteine verbleiben grundsätzlich im Eigentum des Bezirksamtes. Eine Entsorgung erfolgt nur, sofern dies vertraglich vorgesehen ist (z. B. bei belasteten Baustoffen).“

Hierzu teilt das Bezirksamt Pankow mit:

„a. Ja, die Steine sind und bleiben Eigentum des Straßenbaulastträgers und werden auf entsprechenden Lagerplätzen vorgehalten, wo sie zum Zwecke der Wiederverwendung gelagert werden. Dies geschieht immer unter der Voraussetzung, dass das Pflaster keine derart starken Gebrauchsspuren und Abnutzungserscheinungen aufweist, dass eine Wiederverwendung dem entgegenstehen würde.

b. Wenn Schwerlastverkehr auf einer mit Pflaster befestigten Hauptstraße zu erwarten ist und von vornherein anzunehmen ist, dass mit Schäden an der Bausubstanz zu rechnen ist, liegt es immer im pflichtgemäßen Ermessen des Straßenbaulastträgers bzw. auch demjenigen der ursächlich für die Entstehung des Schwerlastverkehrs verantwortlich ist, entsprechende Sicherungsmaßnahmen zur Gefahrenabwehr zu ergreifen und durchzusetzen. Das bedeutet nicht, dass im Vorfeld sämtliches Kopfsteinpflaster ausgebaut werden, mitunter reicht auch ein Asphaltüberzug als Schutzschicht zur Verbesserung der Tragfähigkeit aus. Der letzte Teilsatz der schriftlichen Anfrage entbehrt jedem technischen Vorschriftenwerk. Es gilt grundsätzlich: Herstellung wie vorgefunden. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass bei kleineren Flächen eine andere Befestigungsart nur schwer Verbindung mit den angrenzenden Bereichen der ursprünglichen Befestigung eingeht, aufgrund der unterschiedlichen technischen Beschaffenheit der jeweiligen Materialien.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Neukölln mit:

„a. Die Weiterverwendung von Kopfsteinpflastersteinen wird immer im Einzelfall geprüft, ggfs. werden diese gelagert oder in der Baumaßnahme selbst genutzt. Innerhalb des SGA Neukölln wird ebenso geprüft, ob das Kopfsteinpflaster bei anderen Baustellen des Bezirks (Grünanlagen, Schulhöfe, Spielplätze) verwendet werden kann. Ist keine Verwendung für die anfallenden Mengen vorgesehen, wird dieser Umstand Bestandteil der

Ausschreibungsmodalitäten und geht i.d.R. zur freien Verwendung an den Auftragnehmer, also der ausführenden Firma über. Der Bezirk Neukölln verfügt nur in sehr geringem Maß über Lagerkapazitäten.

b. Eine Verwendung von Kopfsteinpflastersteinen bei asphaltierten Straßen anlässlich von Bautätigkeit bzw. ein Ausgleich erfolgt nicht und ist technisch auch nicht sinnvoll, da sich der Aufbau einer Asphaltstraße von einer Kopfsteinpflasterstraße erheblich unterscheidet.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf mit:

„a. Im Straßen- und Grünflächenamt Marzahn-Hellersdorf wird ausgebautes Pflastermaterial auf seine Wiederverwendbarkeit geprüft. Wiederverwendbares Pflastermaterial wird i.d.R. vor Ort wieder eingebaut, überschüssiges wieder verwendbares Pflastermaterial wird auf den Werkhof des Straßen- und Grünflächenamtes gebracht und dort gelagert. Nicht wieder verwendbares Pflastermaterial wird, entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen entsorgt/einem Recycling zugeführt.

b. Bei jedem Straßenbauvorhaben (Straßen, Wege, Plätze im öffentlichen Straßenland) wird jeweils im Einzelfall geprüft, welche Befestigungsart für die bestehende bzw. vorgesehene Nutzung, unter den örtlichen Randbedingungen, unter Beachtung der gesetzlichen Bestimmungen und technischen Vorschriften, die (am besten) geeignete Befestigung nach Bauart und Dimensionierung ist. Gleiches gilt für die Wiederherstellung der Oberflächenbefestigung nach Aufgrabungen, z.B. für Bauarbeiten an unterirdischen Ver- und Entsorgungsleitungen.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Lichtenberg mit:

„a. Ausgebaute Pflastersteine verbleiben im Eigentum des Landes Berlin, sofern nicht deren Entsorgung vereinbart wurde. Leider stehen dem SGA Lichtenberg begrenzte Lagerkapazitäten zur Verfügung, sodass eine Zwischenlagerung nicht immer möglich ist bzw. in nur sehr begrenzten Umfang.

b. Ein Ausgleich i. d. S. wird nicht durchgeführt. Insbesondere für Fahrräder ist die Nutzung einer Kopfsteinpflasterstraße erschwerend. Hinzu kommen erhöhte Abrollgeräusche.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg mit:

„a. Großsteinpflaster wird zum Teil gelagert und wiederverwendet. Nicht mehr benötigtes Großsteinpflaster wird ggf. durch die Entsorgungsfirmen der Wiederverwendung zugeführt. Es gibt im Bezirk keine Planungen, Asphaltfahrbahnen durch Großsteinpflaster zu ersetzen.

b. Nein. Dies wäre sowohl für den Lärmschutz als auch den Radverkehr und die Barrierefreiheit nachteilig.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf mit:

„a. Dies hängt vom Zustand des Materials ab. In der Regel arbeitet das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf bei entsprechenden Arbeiten weitestgehend ressourcensparend und verwendet Baumaterial erneut, soweit es technisch möglich und zweckmäßig ist.

b. Ein Ausgleich im Sinne der Fragestellung findet nicht statt. Pflasterdecken werden nur auf ausreichend großen, zusammenhängenden Flächen mit entsprechend dimensioniertem Oberbau hergestellt, damit ein tragfähiger Flächenverbund gewährleistet ist. Kleine, vereinzelte Pflasterfelder in ansonsten asphaltierten Fahrbahnen sind aus straßenbautechnischer Sicht dafür nicht geeignet. Im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf ist es jedoch Praxis, ehemals vollversiegelte Flächen – z.B. in Seitenräumen für Ladezonen – bei Gelegenheit durch versickerungsfähiges Pflaster zu ersetzen.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Mitte mit:

„a. Grundsätzlich strebt der Bezirk eine Wiederverwendung von ausgebautem Material aus Gründen der Ressourcenschonung und Wirtschaftlichkeit an. Aufgrund geringer Lagerkapazitäten und nicht immer passenden Bauvorhaben, ist dies nicht immer möglich.
b. Grundsätzlich wird nach Baumaßnahmen der Bestand und eine homogene Fahrbahnoberfläche wiederhergestellt. Der Einsatz von Kopfsteinpflaster auf Kleinflächen ist nicht vorgesehen.“

Hierzu teilt das Bezirksamt Spandau mit:

„a. Soweit das Pflaster wieder verwendet werden kann, wird dies zum Werkhof Tief transportiert und bei Bedarf für Maßnahmen des BA-Spandaus verwendet.
b. Nein. Dies ist nicht wirtschaftlich. Die Instandsetzung einer Asphaltfahrbahn ist deutlich schneller und vor allem um einiges kostensparender als der Tausch zu Großsteinpflaster. Weiterhin spielen Aspekte der Lärminderung sowie Konsolidationssetzungen der Pflasterflächen eine entscheidende Rolle.“

Frage 11:

In Frage 5 der Drucksache 19/23432 ging es um die Haltung des Landesdenkmalamtes (LDA) zur generellen Unterschutzstellung des schwindenden (historischen) Kopfsteinpflaster in Berlin. Das LDA verweist in seiner Stellungnahme nur darauf, dass bestimmte Kopfsteinpflasterstraßen mitgeschützt sind, wenn sie sich innerhalb eines geschützten Denkmalbereichs befinden. Welchen Stellenwert haben die von einigen Denkmalämtern genannten Aspekte Identität, Authentizität, prägende Strukturen, Lesbarkeit des historischen Orts, historischer Charakter und Dorfkerne für das LDA? Erwägt das LDA eine Richtungsvorgabe gemäß § 5 II Nr 6 DSchG Bln, wie durch das Denkmalamt Mitte angeregt?

Antwort zu 11:

Hierzu teilt das Landesdenkmalamt mit:

„Das Landesdenkmalamt stellt etwaige Denkmaleigenschaft gemäß den Kriterien des Denkmalschutzgesetzes individuell argumentierend für Objekte dar. Neben den Bedeutungskriterien (geschichtlich, künstlerisch, wissenschaftlich, städtebaulich) spielen für das Erhaltungsinteresse der Allgemeinheit auch die Authentizität und Integrität eines Objekts eine Rolle. Das bezieht sich auf den überlieferten Zeugniswert von Objekten. Nicht jedes historische, das Ortsbild charakterisierende Element/Objekt erfüllt die Kriterien des Denkmalschutzgesetzes. Um jedoch solche prägenden Strukturen im Stadtraum oder in

Dorfkernen zu erhalten gibt es das Instrument der Erhaltungssatzung (§ 172 BauGB). Es ist das ideale planungsrechtliche Instrument, um Objekte in ihrer baukulturellen Ausstrahlung, Freiraumqualitäten und historische Ortsbildprägende Charakteristiken angemessen zu bewahren, die dazu beitragen, dass Identitätsbildung (subjektiv, kollektiv) entstehen kann. Grundvoraussetzung ist selbstverständlich immer, dass diese stadtplanerischen Instrumente fachgerecht angewendet werden.

Die vorliegende Anfrage nimmt Bezug auf die Beantwortung einer anderen Anfrage vom Juli 2025: <https://pardok.parlament-berlin.de/starweb/adis/citat/VT/19/SchrAnfr/S19-23432.pdf>
Nach Lektüre der Unterlagen ist mit Richtungsvorgabe gemäß § 5 II Nr. 6 DSchG Bln wohl gemeint, ob das Landesdenkmalamt zum Thema Kopfsteinpflaster einen Leitfaden, ein Rundschreiben o.ä. plant. Dies ist derzeit nicht der Fall.“

Berlin, den 23.02.2026

In Vertretung
Arne Herz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt